ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski“. — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego“ wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze“, wynosi 12 zł rocznie, 6 zł półrocznie, 3 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego“.

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego“ również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *** — **Cena 30 gr.**

Nr. 12. Rok wydania szósty. | TCZEW, dnia 31 marca 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 168

Zamówienie na statki linji śródziemiomorskiej.

W poprzednich artykułach (p. Żeglarz Polski nr. 10 i 11) przyszliśmy do wniosku, iż przy czterech do sześciu statkach dla linji śródziemnomorskiej jeden do dwóch mogłyby otrzymać motory spalinowe, natomiast trzy lub cztery statki pozostałyby przy wypróbowanych parowych maszynach tłokowych. Ten udział 25—33 % jaki zajęłyby motorowce we flocie naszej śródziemnomorskiej linji towarowej odpowiada najwidoczniej przewidzianemu maksymalnemu globalnemu udziałowi motorowców w ruchu śródziemnomorskim w najbliższych latach 10—12tu. Faktycznie (eliminując ruch przez kanał Suezki, w którym udział motorowców, jako w ruchu do krajów o małej produkcji węgla, będzie szybko wzrastać) udział motorowców w ruchu śródziemnomorskim i Bliskiego Wschodu pozostanie w najbliższym dziesięcioleciu nieznaczny, gdyż dla tego ruchu, z wyjątkiem Włochów i Niemców (tych ostatnich w nieznacznym stopniu) inni motorowców nie budują. Kraje skandynawskie, licznie stosujące motorowce na linjach przez Suez i Panamę, na śródziemnomorskiej linji są pod tym względem bardzo wstrzemięźliwe.

Takaż wstrzemięźliwość zaleca się okazać i nam przy ustanowieniu programu zamówień. Wychodząc z tego założenia ilość maksymalna motorowców polskich na linji Bałtyk—Bliski Wschód można określić na dwa.

Sprawa umieszczenia zamówień na statki śródziemnomorskiej linji jest sprawą świadczeń na sumę przeszło 10 miljonów złotych i jest doniosłem zagadnieniem rozwojowem naszej marynarki handlowej; byłoby bardzo niebezpiecznie iść w tej sprawie po linji „narzuconej inicjatywy“, gdyż zamawiający som wiedzieć musi czego mu potrzeba i jakie statki i silniki i gdzie wykonane być mają i mogą.

Program budowy statków tej linji winien być zakreślony szeroko, gdyż linja ta nie jest pomyślana jako konjunkturowa. Jednak realizacja programu w postaci faktycznych zamówień musi być skromna. Warunki kredytu jakie uzyskamy za rok, dwa itd. będą coraz lepsze, znacznie zapewne lepsze aniżeli liczą ci, co Polski nie znają i szacują nasze możliwości zbyt ostrożnie. To też korzystniej jest zamówić tyle statków, ile konieczne jest dla tego, ażeby otrzymujący zamówienie ułatwił nam uruchomienie innych, gotowych statków natychmiast, przy tem pod banderą polską.

Koncepcja ta wysunięta przez Bank Gospodarstwa Krajowego po pertraktacjach z Lloyd Triestino wymagałaby szczegółowego zbadania. W prasie pojawiła się wiadomość, że i Stocznia Gdańska podejmuje się przeprowadzenia podobnej transakcji.

Fakt, że również stocznia, nie mająca taboru okrętowego, podejmuje się dostarczenia pod banderę polską czasowych statków-substytutów wskazuje na to, że obie transakcje mogą iść w parze obok siebie, lecz mogą też być rozdzielone. To znaczy, zamawiający **sam** mógłby również wystarać się o owe statki-substytuty, niezależnie od sprawy budowy zamawiając statki tam, gdzie to byłoby najkorzystniej z jakichkolwiek względów.

A względy u zamawiającego mogłyby być natury całkiem innej, — nie finansowej i nie technicznej! Mamy bowiem jako zamawiającego instytucję krajową, która przedewszystkiem dbać będzie o względy ogólnopaństwowe! -

Na tym też koniku zasadniczo „jedzie“ Stocznia Gdańska, która na podstawie pewnych zobowiązań na budowę parowozów, oraz na udziale Polski w stoczni mocno liczy na wyłączność w sprawie zamówień.

Istnieje poważna obawa że poparcie, jakie ma stocznia w związku metalowców, pragnących usunąć konkurenta do budowy parowozów przez zajęcie go budową okrętów w zamówieniu również krajowem, oraz własna akcja prasowa stoczni (przypomnijmy tylko „Excelsior Polski“) mogą przesadnie zaważyć przy rozdziale zamówień na okręty linji śródziemnomorskiej.

A w sprawie tych zamówień, jak już podkreśliliśmy, Stocznia Gdańska ubiega się o monopol. Jeśli nie parowozy, to wszystkie statki morskie Polska **musi** budować na Stoczni Gdańskiej: taki pogląd niestety poza prasą gdań-

ska zaczyna się przedostawać również do prasy krajowej.

Pożądane jest budować na Stoczni Gdańskiej, w pewnych granicach i przy pewnych warunkach, a nie za miskę soczewicy w postaci paru synekur dyrektorskich i paru stanowisk kreślarzy, lub praktykantów. Gdyby stoczni tej o polskim udziale finansowym i kierowniczym naprawdę chodziło o zamówienia polskie, nie wieszanoby tam świeżo olbrzymich portretów Hindenburga w salach dla prac konstrukcyjnych i w kreślarniach. Jeśli stocznia jednocześnie komunikuje prasie że poszukuje również z Polski a nie tylko z Niemiec ślusarzy, kotlarzy, „niciarzy" itd., to czyni to z łatwością, wiedząc w jakich warunkach znalazłby się robotnik z Polski przy dzisiejszych stosunkach panujących w stoczni. Wiele jeszcze okrętów wypadnie powoli na stoczni tej na zamówienia z Polski wybudować i wyreperować nim żale tej instytucji, że się nie daje zamówień swojej stoczni okażą się słusznemi.

Potrzeba rozdziału zamówień.

Skoro linja śródziemnomorska wymaga obsługi przy pomocy 4 do 8 statków, sama przez się się nasuwa potrzeba rozdziału zamówień. Pod tym względem możliwe jest oddanie zamówienia nie tylko dwom, lecz również trzem konkurentom. Pomijając fakt, iż zamówienie z dużem powodzeniem mogłoby być oddane stoczniom francuskim, holenderskim, angielskim, lub innym włoskim, (wada — niewykorzystanie krajowej produkcji stali i krajowego personelu przy pracy na stoczni) zatrzymamy się na jeszcze jednej możliwości, przy której mogłyby znaleść zastosowanie jak materjały krajowe, tak też w dużej mierze techniczny personel własny:

Mówimy tu o możliwościach budowy statków w Rewlu (Tallinnie), w Estonii.

Przemysł budowy okrętów w Tallinnie jest najnowszej daty. W latach 1912—1917 rozwinęły się tu stocznie Noblessnera (Petrowska), Rosyjsko-Bałtycka i Bekkera. Tylko stocznia Rosyjsko-Bałtycka, jako budująca statki do 6 000 ton wyporności wchodzi w rachubę. Znajduje się ona w trudnościach finansowych. Grupa finansowa francuska ma zamiar uruchomić stocznię.

Szereg motywów poważnej natury przemawia za wielką korzystnością oddania zamówienia również tej stoczni, o ileby mogła podjąć się jego wykonania.

1. Ze względów ogólnopaństwowych pożądanem jest oddanie większego zamówienia do Estonji. Statystyka dowodzi, iż wartość naszego importu do Estonji w roku ubiegłym przewyższa 70-krotnie wartość eksportu z Estonji do nas. Estonja liczy na pewne zmiany w tym kierunku dzięki traktatowi handlowemu z Polską. Ogromna nadwyżka eksportu naszego nad importem do Estonji jednak niewątpliwie zostanie. Stan to niebezpieczny, gdyż miejsce naszego towaru importowego łatwo zajmie import z kraju do którego Estonja więcej eksportuje niż do nas. Zamówienia w Estonji na okręty wyrównałyby ten stosunek nienaturalny.

2. Wśród wyższego i niższego personelu technicznego stoczni Rosyjsko-Bałtyckiej było wielu Polaków. Nie jest to bez znaczenia przy ponownem ożywieniu działalności stoczni polskiemi zamówieniami i ułatwi chociażby częściowy powrót do pracy fachowej tych sił.

3. Stocznia dawna Rosyjsko-Bałtycka w Tallinie może w zupełności zadośćuczynić warunkowi zużytkowania naszej krajowej stali jak również innych materjałów krajowych.

Zbyteczne jest dodawać, że rząd estoński, będąc wysoce zainteresowany w podniesieniu produkcji swego kraju i zacieśnienia stosunków ekonomicznych z Polską uczyni zapewne wszystko, ażeby zamówienie mogło przyjść do skutku.

Słabą stroną możliwości budowy statków w Rewlu jest konieczność aktywności z naszej strony, gdy w stosunku do Stoczni Gdańskiej i Stabilimento-Tecnico w Trieście odgrywany raczej, jak dotąd, rolę bierną. Pierwsza wmawia nam swą wyłączność, druga chce nas obdarzyć samemi motorowcami.

Szerzej opracowany projekt nie może jednak pozostawać w tak wąskiej alternatywie i będzie szukał możności realizacji własnych celów i zamierzeń najdogodniejszemi środkami. Jak nam się wydaje, do tych środków zaliczyć można również budowę statków w Tallinnie, conajmniej do czasu powstania odpowiedniej własnej stoczni w Gdyni.

Gdyby się okazało, że zainteresowane stocznie w Gdańsku, Trieście i w Tallinnie przedłożyły korzystne oferty, podział zamówień mógłby być następujący:

Podział zamówień.

Przy czterech statkach:

1 wzgl. 2 statki parowe — na Stoczni Gdańskiej;

2 wzgl. 1 statek parowy — na stoczni b. Rosyjsko-Bałtyckiej w Tallinnie.

1 statek motorowy — na stoczni Stabilimento Tecnico w Trieście.

Przy powyższem 1 wzgl. 2 statki parowe — substytuty stawia niezwłocznie Stocznia Gdańska, a 1 statek parowy — substytut — stocznia w Trieście.

Przy sześciu i ośmiu statkach:

2 wzgl. 1 statek parowy — na Stoczni Gdańskiej.

2 wzgl. 3 statki parowe na stoczni w Tallinnie.

2 statki motorowe — na stoczni w Trieście.

2 statki parowe na krajowej stoczni w Gdyni.

Przy tym programie dostarczyć mają statków - substytutów do natychmiastowego ruchu (4 lub 3) również Stocznia Gdańska i Stabilimento Tecnico.

Czynniki wyrównywujące.

Wzięliśmy trzy stocznie, których oferty mogą mieć znaczne korzyści, przyczem podnieść należy silne i słabe strony zamówienia na każdej z trzech stoczni.

Stocznia Gdańska: materjały krajowe; szerokie wykorzystanie sił fachowych i robotniczych krajowych wątpliwe i trudne, a jednak w zasadzie możliwe; dostarczenie statku substytutu przystosowanego do danego ruchu niepewne. Rząd Polski jest współwłaścicielem tej stoczni.

Stabilimento Tecnico: stosowanie stali krajowej i innych materjałów krajowych prawie niemożliwe, użycie fachowców i robotników krajowych niemożliwe. Natomiast Lloyd Triestino w stanie jest dać natychmiast parowce-substytuty, przystosowane do ruchu na tej linji i zapewnić im pewne korzyści ze współpracy z linjami włoskiemi, które na Bałtyk nie sięgają.

B. stocznia Rosyjsko-Bałtycka w Tallinnie: materjały krajowe, możliwe wykorzystanie własnych sił fachowych natomiast możliwość dostarczenia statku substytutu nieznaczna.

Krajowa stocznia w Gdyni (w projekcie) materjały krajowe, pełne wykorzystanie fachowców i robotników własnych. Możliwość dostarczania statku - substytutu niema. Wobec tego, że stocznia dopiero ma powstać, może ona wchodzić w grę, jak przypuszczać należy, przy zamówieniu na 7-y i 8-y statki linji.

Gdyby jednak nasza projektowana linja na Bliski Wschód rozwijała się powolniej niż przypuszczamy, stocznia krajowa mogłaby już zacząć budować nawet 5-ty statek. Przyszłość pokaże w jakiem tempie będą się u nas rozwijać równolegle do siebie sprawy żeglugi morskiej, sprawy portowo-morskie i budownictwo okrętów morskich. Musimy pamiętać, iż własnego budownictwa statków morskich nie mamy i pod tym względem nie dotrzymujemy kroku własnemu rozwojowi żeglugowemu i morsko-portowemu.

Oby sprawa budowy statków linji śródziemnomorskiej zwróciła naszą uwagę również na sprawy Stoczni Gdańskiej jak też potrzeby stoczni krajowej w Gdyni.

Nowe tereny rybackie.

Gazeta codzienna w Lipawie pisze w tej sprawie:

„Rybacy w Lipawie dotychczas ograniczali się do połowu w pobliżu wybrzeża zachodniego Kurlandii, łowiąc na wiosnę fladry na piaszczystym dnie zaś dorsze w miejscowościach o dnie kamienistym. W zimie ryby te schraniają się natomiast na głębsze wody gdzie rybacy tutejsi nie byli wstanie je ścigać w swoich otwartych łodziach żaglowych. Śledzie małego gatunku zwane „strömling" zjawiają się zaś na wiosnę w pobliżu wybrzeża w wielkiej ilości. W obecnej chwili śledzie te nie ukazują się przy wybrzeżu lipawskim i rybacy rozporządzający większemi łodziami motorowemi wszczęli poszukiwania za miejscem pobytu tego gatunku ryb, rozciągając swe poszukiwania aż po wybrzeże wyspy Gotland.

Jak na skutek tych poszukiwań skonstatowano śledzie „strömlingi" w jesieni udają się na zachód i przez całą zimę przebywają przy wybrzeżach



Z naszych przystani rzecznych: Toruń.

szwedzkim i finlandzkim, gdzie wody są głębsze i tam są wyławiane sieciami pod lodem. Dopiero na wiosnę wracają do wód płytszych dla tarcia.

Fladry podczas zimy utrzymują się na rozległych piaszczystych, głęboko pod wodą położonych płaszczyznach i mogłyby tam być poławiane zo pomocą sieci dostosowanych do większych głębi.

Pozatem poszukiwania powyższe wykazały, że dorsze w olbrzymich ilościach znajdują się na otwartem morzu w pobliżu tych mało znanych dotychczas szerokich podwodnych ław.

W szczególności stwierdzono istnienie wielkich ilości ryb różnego rodzaju w otwartem morzu na wysokości Pappensee, położonego o jakie 50 km. na południe od Lipawy. Połowy w tej części Morza Bałtyckiego dają obecnie nadzwyczajne rezultaty. Dorsze tam łowione przez rybaków lipawskich całemi wagonami są wysyłane z Lipawy do Rygi.

Bliżej wybrzeża trafiają się też dość znaczne ilości mniejszych łososi, które biorą w sieciach wleczonych po dnie. Większe zaś o wadze 15—40 funtów są brane na wędki z 3 statków motorowych tutejszych. Ilość łososi w ten sposób poławiana spowodowała spadek cen o połowę. Wysyłają je do Rygi, gdzie je wędzą a potem sprzedają jako „łososie dźwińskie“.

Rybacy tutejsi muszą używać ryby jeziorne jako przynętę, wobec braku ryb morskich na ten cel.

Wobec tego że powyżej wymienione rybne tereny Bałtyku znajdują się na pełnem morzu, poza wodami terytorialnemi Łotwy lub Litwy, przysługuje i naszym rybakom prawo dokonywania połowu w tej części morza, na równi z rybakami łotewskimi. (Wiadomość wysłana 24 marca przez konsulat R. P. w Lipawie).

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Skutki burzliwych wiatrów na wybrzeżu i w Gdyni. Już od 22-go marca panują na naszem wybrzeżu silne wiatry, początkowo z wschodnich kierunków, obecnie zaś od zachodu. 24-go wiatr ESE o sile do 8^0 zmusił przerwać ładowanie statków stojących w porcie. 25-go wiatr nie tracił na sile, tak że zaczęły się rwać cumy przy statkach wprowadzonych rano do portu. Oba te statki wyprowadzono z powrotem na redę. Parowiec Pologne przybył 25-go z Kłajpedy, lecz dopiero nazajutrz, mimo wiatru ESE o sile 6^0 został wprowadzony do portu, gdzie oczekiwało nań kilkaset pasażerów. Stanął jednak początkowo na odległości stu metrów od przystani, wysadzając przy pomocy holownika „Ursus“ 20-tu pasażerów, i wyładowując 8 ton drobnicy. Dopiero po południu przystanął na dobre i po przyjęciu 355 pasażerów III klasy i 5 pasażerów II klasy odpłynął do Le Havre. Następnie wprowadzono z powrotem parowce Ivar i Pakri.

Do zatoki Puckiej 25-go schroniło się przed burzą kilka holowników z lichtugami.

W nocy z 24-go na 25-go lichtuga gdyńskich firm portowych prowadzona do basenu przez holownik Elise IV, zerwała się z holu i została wyrzucona na mieliznę. Nazajutrz podczas pracy ściągania holownik Elise IV wplątał sobie hol w śrubę i musiał zrezygnować z ratowania lichtugi.

Bliskie wznowienie robót portowych w Jastarni. Remont „Nowej Dragi“ Urzędu Marynarki Handlowej już ukończono i zapewne w pierwszych dniach kwietnia wyruszy ona do Jastarni gdzie będzie kontynuowała swe prace przy pogłębianiu nowobudującego się portu rybackiego.

Roboty portowe w Gdyni. Przy refulowaniu terenu molo południowego pracują dwie dragi, „Gauda“ i „Passepartout“. Roboty przy budowie portu rybackiego postępują szybko naprzód. Krążą wiadomości, jakoby powstał projekt przeniesienia portu rybackiego w inne miejsce (pomiędzy Oksywiem a Puckiem, najpewniej w pobliżu Rewy), w miejscu zaś portu rybackiego budującego się w Gdyni wybudować basen naftowy. Podajemy z zastrzeżeniem, iż port rybacki w nowem miejscu musiałby otrzymać kolej normalnotorową.

Z portu gdyńskiego. W ostatnim tygodniu zawinęło do portu 8 statków morskich o łącznej ładowności 6 580 t. r. n., w tej liczbie 6 parowców, 1 motorowiec, 1 żaglowiec z mot. Wszystkie statki na wejściu były próżne z wyjątkiem parowca Pologne, który przywiózł

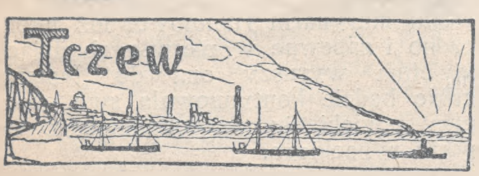
20 pasażerów z Francji i 8 ton drobnicy. Co do narodowości statków na wejściu było: polskich 1, duńskich 3, franc. 1 łotew. 1, estoń. 1, szwedz. 1. — Opuściło port w tygodniu 5 statków o łącznej ładowności 4265 t. r. n., w tej liczbie 4 parowce i 1 motorowiec. Par. Pologne przyjął 360 pasażerów, 4 inne statki wywiozły razem 6 021 t. węgla. Co do narodowości statków na wyjściu było: duńskich 2, franc. 1, szwedz. 1, estoń. 1.

W chwili obecnej w porcie znajdują się dwa parowce polskie: „Kraków“ i „Toruń“. Pierwszy kończy ładowanie węgla do Szwecji, drugi dopiero wczoraj powrócił z Bandholm i rozpoczyna ładować.

Roboty portowe w Gdyni. Czynione są systematyczne przygotowania przy budowie południowego łamacza fal. Oznaczono już pływakami cała przyszła długość tego łamacza fal, na krańcowym zaś jego punkcie dno refuluje się żwirem, na którym w krótkim czasie postawiona będzie pierwsza skrzynia żelazo-betonowa. Dotychczasowe molo południowe sięga w morze na odległość pięciuset metrów, ma zaś być przedłużone jeszcze o tysiąc metrów. Te tysiąc metrów wykonywane są obecnie; buduje się je jednak od strony morza ku lądowi, w celu prędszego osłonięcia obecnej przystani portowej od fali, idącej z kierunków wschodnich.

Puck.

Remont „Iskry“ w Pucku. Ćwiczebny statek Szkoły Of. Mar. Wojennej, żaglowiec z mot. „Iskra“, oczekuje w Pucku na zatwierdzenie M. S. W. planu mających być przeprowadzonemi na nim robót. Przewidziana jest zmiana ożaglenia statku, który ma otrzymać nanowo strzały masztowe (stengi), oraz szczegółowy remont pomieszczeń załogi i ogólne przystosowanie statku dla celów szkolnych.



Rozpoczęcie pogłębiania na barze Wisły. Sprawa pogłębiania ujścia Wisły weszła nareszcie na realne tory. Przedstawiciel duńskiej firmy Mauseritz zobowiązał się na koszt 180 000 guldenów niezwłocznie pogłębić dojazd ujściowy Wisły Morskiej do 7 m (?) głębokości. Pogłębiacz duński „Sydhavn“ zawinął do Gdańska dnia 27 b. m. 28-go wytyczono kierunek kanału dojazdowego, który „Sydhavn“ niezwłocznie będzie pogłębiał. Burzliwa pogoda narazie utrudnia pracę dragi.

Ruch Noteć-Brda-Wisła w r. 1926.

Według statystyki urzędowej (dane Insp. Dróg Wodnych w Bydgoszczy) przeszło w r. 1926: 1. Przez szluzę Brdyujścia — na Wisłę ładunków: 189 595 ton eksportowych i 181 t. ładunków krajowych. W tej liczbie było:

węgla	89.093 t.	(eksp.)
sody	4.588 t.	(eksp.)
cukru surow.	40.071 t. eksp. i 558 t. kr.	
cukru białego	28.189 t. eks p. i 905 t. kr.	
żyta	4.590 t.	(eksp.)
mąki żytniej	2.034 t.	(eksp.)
otrębów	2.036 t.	(eksp.)
bali sosnow.	7.419 t.	(eksp.)
desek sosnow.	5.757 t.	(eksp.)
kopalniaków	2.370 t.	(eksp.)

Uwaga: węgla załadowano 62 890 t. w Kapuścisku, a 26 203 t. w Bydgoszczy.

Tonaż łączny statków które przeszły przez szluzę na Wisłę liczył 315 584 ton nośności, w tem 264 321 ton ładownych berlinek.

2. Przez Nakło-Zachód na Odrę, do Niemiec przeszło ładunków 8 432 t. W tej liczbie było:

desek sosnowych	6 576 t.,
jęczmienia	480 t.,
ołowiu	153 t.
żyta	152 t.,

resztę stanowił materjał drzewny.

Tonaż łączny statków, które przeszły na Odrę liczył 27 034 t. nośności, w tem 13 679 t. ładownych berlinek.

3. Tratew na Wisłę do Gdańska przeszło o łącznej wadze 1 315 ton, do Niemiec na Odrę 31 836 ton.

Jak widać, tylko pod względem ruchu tratew ruch na Odrę był silniejszy, a ruch materjałów drzewnych na berlinkach przeważał w kierunku Gdańska.

Wiadomości handlowe.

Wypadek zagubienia konosamentów. Schiffahrt - Zeitung (Hamburg) z dn. 16 b. m. podaje ciekawy wypadek zaginięcia konosamentów. W dwa dni po przyjściu statku za ocean odbiorca towaru jeszcze nie miał konosamentów wysłanych zwyczajnym listem z tym statkiem co i towar. Wysłał on telegram o wypadku do nadawcy towaru. Co ma czynić ten ostatni? Powinien spowodować wydanie towaru a) przez towarzystwo żeglugi, b) przez komorę celną odbiorczą. Nadawca musi więc zwrócić się do towarzystwa żeglugi w Europie, które po otrzymaniu zawiadomienia o wypadku spowodować może b). Towarzystwo żeglugi telegrafuje do swego oddziału amerykańskiego, że towar (podając jego numer w manifeście ładunkowym) ma być wydany bez przedłożenia konosamentu. Jednocześnie unieważnia się wystawione konosamenty. O ile zaginęła również faktura konsularna należy stworzyć nową podstawę dla oclenia i wobec tego towarzystwo żeglugi ma polecić swej filji wystawienie nowych konosamentów. W każdym razie należy spowodować dodatkowe dosłanie nowych faktur konsularnych, oraz polisy ubezpieczeniowej, o ile również została zgubiona.

Nowiny żeglarskie.

Osłabiona widzialność latarni Hel. Latarnia Hel, spółrzędne 54° 36'N, 18° 49'E o przestarzałem urządzeniu naftowem jest widzialna tylko na 10—11 mil. Przebudowa aparatu świetlnego latarni nastąpi niebawem, o czem ogłoszenie jeszcze nastąpi.

Świetlne sygnały czasu w Gdańsku. Od 1-go marca począwszy gdańskie obserwatorjum daje w celach doświadczalnych codziennie sygnały świetlne w pozycji 54 23,3'N i 18 36,8'E, o godzinach 12-ej i 1-ej w południe. O 11-ej 58 m. i 12-ej 58 m. na wysokości 47,3 m. nad morzem zapala się silna lampa elektryczna, o pełnych zaś godzinach wygasa. W pojedyńczych wypadkach, na żądanie mogą te sygnały być podane również o innej porze. Obserwatorium prosi koła żeglugowe o uwagi w sprawie celowości sygnałów.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Kupno parowca w Niemczech. Zakupiony hamburski parowiec Hochland już jako Ausekilis pod łotewską banderą 22.3 udał się do Rygi.

Ruch portu Lipawy. W czasie 2—15 marca zawinęło do portu Lipawy 26 statków o łącznej ładowności 17 914 ton rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 1 733 tony miesz. ładunku, 9 964 tony węgla (w tem 5 472 t. polskiego), 565 t. drzewa korkowego i drzewa w tranzycie. 7 statków zawinęło pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 27 statków o łącznej ładowności 16 401 ton rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 1 460 t. miesz. ładunku, drzewa 830 stand. i 622 sążnie, 615 stand. dyli, 253 t. cementu, 300 t. śledzi. 7 statków wyszło próżnych i pod balastem.

S. S. S. R.

Budowa parowców bałtyckiej żeglugi w Niemczech. W tych dniach towarzystwo budowy statków Unterweser A. G. w Wesermünde otrzymało zamówienie rządu sowieckiego (wydziału ministerstwa komunikacji) na budowę pięciu dwuśrubowych parowców o nośności 800 ton każdy. Parowce te będą wyposażone w maszyny potrójnego rozprężenia pary o sile 900 KM. które nadadzą statkom szybkość 10 mil na godzinę. Parowce będą przeznaczone do towarowej (?) żeglugi.

DANJA.

Z ruchu Kopenhagi. W lutym zawinęło tu 1257 statków o łączn. ładowności 383 815 ton. Tonaż duński wynosił 232 tys. ton, szwedzki 44 tys. ton, niemiecki 25 tys. ton, norweski 22 tys. ton, angielski 14 tys. ton, fiński 12 tys. ton, holenderski 10 tys. ton, amerykański 9 tys. ton, islandzki 3 tys. ton, łotewski 2,7 tys. ton, polski 2 128 ton. Dalej następują statki: włoskie, greckie, rosyjskie, francuskie i gdańskie, z mniejszą ilością ton.



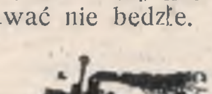
Podróże morskie. Sport żaglowy i motorowy.

Plan tegorocznej podróży „Lwowa“.

Wedle opracowanego przez departament marynarki Min. Przemysłu i Handlu planu, statek szkolny „Lwów“ odbędzie w r. b. z uczniami Szkoły Morskiej w Tczewie dwie podróże. W pierwsza podróż po Bałtyku ruszy 1-go czerwca, okraży wyspe Bornhoim i zawinie do jednego z portów na tej wyspie, poczem w dniu 30-ym czerwca wróci do Gdyni, gdzie przyjmie na swój pokład kandydatów, w celu odbycia z nimi t. zw. podróży próbnej.

Około 15-go lipca „Lwów“ wypłynie z Gdyni, z ładunkiem prawdopodobnie drzewa w druga dalsza podróż i zawinie do Dakaru na zach. wybrzeżu Afryki lub do jednego z portów morza Śródziemnego.

W obu podróżach „Lwowa“ wezmą udział tylko uczniowie wydziału nawigacyjnego i kandydaci. Mechanicy natomiast: 1-szy kurs z kierownikiem, odbędą podróż na „Warcie“, transportowcu wojskowym, który w tych dniach przyjęła na własność „Żegluga Polska“, drugi kurs pozostanie na praktyce w Stoczni Gdańskiej, trzeci kurs rozmieszczony będzie na 5 statkach Żeglugi Polskiej i kilku statkach rządowych. Egzaminy w szkole morskiej odbędą się: dla 3-go kursu po Wielkanocy, dla 2-go kursu w pierwszych dniach maja, kurs 1-szy natomiast egzaminów zdawać nie będzie.





Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec zagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec tumotorem, hol. — holownik, licht. — lichżaga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, P. A. M. — Polska Agencja Morska, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold, (Pol. Sk.) — Polsko Skandynawskie Towarzyst. Transportowe.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(od 16—23 marca).

17 mar.: szw. par. Gudrun 485 do Malmö (PAM).

18 mar.: szw. par. Freja 711 do Aarhus (PAM), pol. par. **Kraków** 1 122 do Sztokholmu (Żegl. Pol.), łot. par. Kaupo 1 458 do Kopenhagi (PAM), szw. par. Verdandi 225 do Sölvesborga (Bg).

20 mar.: szw. par. Sölve 260 do Landskrony (PAM).

21 mar.: pol. par. **Toruń** 1 122 do Bandholmu (Żegl. Pol), niem. hol. Minna Schupp 1 z licht. Unterweser XIX 836 do Stege (Pol. Sk), szw. par. Thure 295 do Karlskrony (B i S).

22 mar.: gd. par. Prosper 411 do Aabenraa (PAM), niem. par. Wagrin 224 do Kłajpedy (PAM).

23 mar.: est. żagl. z mot. Wirumaa 372 do Tallinu (PAM).

Statki powyższe wywiozły łącznie 17 965 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

(od 20—27 marca).

21 mar.: szw. par. Sirius 467 t. do Karlstadu (Bg), łot. par. Naiga 151 t. do Lipawy (Rhd), szw. par. Otis 759 t. do Malmö (Bg), szw. par. Göta 674 t. do Oskarshamnu (Pol. Sk), szw. par. Ran 390 t. do Göteborga (Pol. Sk), duń. par. Romoe 771 do Kjöge(Rhd), szw. par. Ragnar 430 do Malmö (Bg), szw. par. Bojan 609 do Sölvesborga (B i S), fran. par. Depute Abel Fery 1185 do Rouen (Morry).

22 mar.: hld. par. Sint Philipsland 1324 do Kopenhagi (Hansa), duń. żagl. z mot. Yrsa 93 t. do Oskarshamnu z koksem (Bg), niem. par Possehl 1384 do Oxelösundu (Pol. Sk), niem. par. Horst Hamelmann 294 do Helsingöru (Rhd), szw. par. Inga 715 do Malmö (B i S), niem. hol. Hans Otto Schupp z licht. Unterweser XIX 709 do Malmö (Pol. Sk), norw. par. Gaula 647 t. do Bergen (Morry), niem. par. Kressmann 248 do Halmstadu (B i S), łot. par. Skouts 1 328 t. do Koldingu (B i S).

23 mar.: szw. par. Gustaf Wasa 678 do Kalmaru (B i S), szw. par. Kullen 276 do Porsgrundu (B i S), szw. par. Hannah 271 do Odense (B i S), szw. par. Anna 714 do Karlshamnu (Pol. Sk.), szw. par Elsa 646 do Oslo (Art), szw. par. Astrid 660 do Sztokholmu (Hansa), est. żagl. z mot. Wirumaa 371 Tallinu (Befr. Ges.), szw. par Cita 162 t. do Ruge (B i S), gd. par. Balticum 364 do Aarhus (B i S), szw. par. Ingeborg 63 do Limhamnu (Gw), łot. par. Sigulda 1240 do Windawy (D—S).

24 mar.: szw. hol. Balder z licht. Fenja 569 i Alfa 356 do Turunsundu (B i S), duń. par. Bretland 1235 do Kopenhagi (Rhd), duń. par. Venetia 627 do Esbiergu (Joh. Yck), niem. par. Moskau 365 do Odense (Art), szw. par. Aros 493 do Bodö (Shipco), duń. mot. Maagen 97 do Rudkjöpingu (Bg), niem. żagl. z mot. Robert 51 do Sztokholmu (Bg), fr. par. Jeannine 1241 do Nantes (Morry).

25 mar.: szw. par. Caring 518 do Malmö (B i S), szw. par. Karin 196 do Landskrony (Pol. Sk.), niem. par. Klara 182 do Helsingöru (Art), szw. par. Nordöst 628 do Göteborga (B i S), niem. par. Riga 571 do Rygi (Rhd).

26 mar.: niem. żagl. z mot. Magda 75 do Kopenhagi (Bg), niem. żagl. z mot. Kehdingen 96 do Sztokholmu (Gw), szw. par. Johann Sanne 781 do Oslo (B i S).

27 mar.: szw. par. Elsie 826 do Göteborga (B i S), szw. żagl. z mot. Christina 65 do Hon (Gw), niem. żagl. z mot. Johann Carstens 90 do Stege (Gw), duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi (D—S), duń. żagl. z mot. Erna 56 do Nyköpingu (Gw), niem. żagl. z mot. Hans 102 do Stege (Gw), duń. żagl. z mot. Fulton 80 do Svendborga (Gw), niem. żagl. z mot. Karla 46 do Kopenhagi (Bg), norw. par. Kanonik 442 do Odense (Rhd), szw. par. Tania 341 do Aarhus (B i S), norw. par. Dageid 935 do Kjöpsviku (B i S), łot. par. Balva 1 345 do Rygi (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 70 100 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(od 20—27 marca).

21 mar.: niem. hol. Parnass z licht. Hohenfelde 710 i Hamfelde 677 do Rotterdamu i Amsterdamu (D—S), duń. par. Hamlet 804 do Dunkierki (Bornhold), niem. par Eider 698 do Londynu (Bg), duń. par. Inge Maersk 877 do Kardyfu (D—S), duń. par. Bothal 1223 do Calais (Morry), niem. żagl. z mot. Käthe Jörgensen 245 do Maryportu (D—S), niem. par. Energie 534 do Ysselmondu (Wolff).

22 mar.: ang. par. Minorca 534 do Grangemouth z drz. i tow. (Rhd), duń. żagl. z mot. Minde 61 do Kopnehagi (Gw).

23 mar.: fr. par. Lussac 864 do Bordeaux z tow. i drz. (Worms), niem. par. Georg Zelck 798 do Manchesteru (B i S), niem. żagl. Hilde 118 do Groningen (Bg), pol. par. **Wilno** 1 121 do Londynu (Bg), hld. żagl. Trio 99 do Groningen (Bg), niem. par. **Saturn 154 do** Horsensu z drz. i tow. (Pwe), niem. par. August Blume 408 do Helsinforsu z drz. i tow.

24 marc.: duń. żagl. Altea 65 do Kopenhagi (Gw), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Gandawy (B i S), duń. żagl. z mot. Triton 59 do Kopenhagi (Gw), niem. żagl. z mot. Regina 106 do Kjöge (Gw), niem. żagl. z mot. Erato III 111 do Rotterdamu (Gw), szw. żagl. z mot. Ingegerd 80 do Norrköpingu

(Thor Hals), duń. par. Ulf 797 do Bordeaux z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Sylvia 598 do Tynemouth (Pwe), duń. żagl. z mot. Fremad 55 do Aalborga (Gw), niem. żagl. z mot. Uli 56 do Aalborga (Bg), niem. par. Desia 265 do Antwerpii (Rhd), duń. par. Norma 733 do Alicanty (Rhd).

25 mar.: ang. par. Helmond 581 do Leith z drz. i tow. (Rhd), niem. żagl. z mot. Stade 95 do Göteborga (Thor Hals), ang. par. Helger 581 do Sunderlandu (Rhd), fr. par. Junie'ges 1 004 do Antwerpii (Worms), gd. par. Hammonia 654 do Londynu z drz. i tow. (B i S), niem. par. Hildegard 790 do Gandawy (B i S).

26 mar.: niem. par. Teutonia 937 d Grangemouth (Bg), niem. par. Aeolus 356 do Hamburga (B i S), niem. par. Hannah Hölken 287 do Chathamu (Rhd), hld. par. Erato 367 do Amsterdamu z tow. i drz. (Pwe), szw. par. Mollösund 135 do Sztokholmu z tow. i drz. (Thor Hals), niem. par. Ester 254 do Blyth (B i S).

27 mar.: niem. par. Cereal 310 do Gandawy (Bg), duń. żagl. z mot Nelly 58 do Limhamnu (Bg), szw. żagl. z mot. Kajsa 78 do Norrköpingu z drz. i tow. (Thor Hals).

Statki powyższe przywiozły łącznie 81 100 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.
(od 20—27 marca).

22 mar.: niem. par. Spitzberg 154 do Szczecina (Rhd).

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.
(od 20—27 marca).

22 mar.: szw. mot. Fringilla 226 do Sztokholmu (Shipco).

26 mar.: łot. par. Laimons 198 do Kłajpedy (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 800 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(20—27 marca).

26 mar.: niem. par. cyst. Brösen 725 do Antwerpii z olejem wrzecionowym i maszynowym (Scharenbg).

Wwóz rud i minerałów przez port gdański.
(od 20—27 marca).

20 mar.: norw. par. Kamnik 441 ze Stavangeru z żelastwem (B i S), niem. żagl. Walküre 91 z Manö z żelastwem, duń. par. Erik 130 z Kopenhagi z żelastwem, niem. żagl. z mot. Hanne 74 z Oslo z żelastwem (Gw).

21 mar.: niem. par. Flosshilde 563 z Antwerpii z żelastwem (Pwe), niem. par. Donar 435 z Gandawy z żelastwem (Rhd), niem. żagl. z mot. Ella 148 z Malmö z żelastwem, lit. par. Sturmvogel 82 z Aalborga z żelastwem (Gw), niem.

22 mar.: szw. żagl. z mot. Magda 83 z Göteborga z żelastwem (Bg), duń. żagl. z mot. Erika 146 z Odense z żelastwem (Bg), duń. żagl. z mot. Gefion 262 z Koldingu z żelastwem, niem. par. Schleswig—Holstein 2 463 z Bony z fosfatem (Warta), niem. hol. Gladiator z poł. licht. Alek 361 i niem. licht. Walter 292 z Oxelösundu z rudą (Wisła - Bałtyk).

23 mar.: szw. par. Fredrika 973 z Bony z fosfatem (Warta), niem. żagl. z mot. Schwan 76 ze Sandefiordu z żelastwem (Gw), ang. par. Edmee 305 z Londynu z żelastwem (Un Baltic Corp.) niem. par. Herbert Fischer 1 464 t. z Melilli z fosfatem (B i S).

24 mar.: niem. par. Teutonia 937 z Helsingborga z brykietami żelaznymi (Schenker).

26 mar.: niem. par. Venetia 507 z Koppersvikshamnu z brykietami żelaznymi (Schenker), niem. par. Argus 486 z Terneuzen z żelastwem (B i S).

27 mar.: niem. par. Pommern 2 002 ze Stratoni z rudą żelazną (Rhd), niem. par. Dora Ahrens 528 z Gandawy z żelastwem (Bg).

Statki powyższe przywiozły łącznie 23 700 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie marca.

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 98 038, sól 10, superfosfat 700,3, parafina 317,4, cement 1 350, oleje 1 637 sól potasowa 725, rury żelazne 282.

Prod roślinne: jęczmień 1 771, owies 75, ow. strączkowe 222, cukier sur. 5 574, rafinada 401, drzewo 44 240, koniczyna 106, smoła drzewna 382, melasa 268, otręby 70.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 269, bydło żywe 21, skóry 28.

WWÓZ: Prod mineralne: fosforyt 11 880, mączka Thomasa 275, cegły 123, saletra chilijska 3 589, ruda żelazna 5 580, żelazo 39, żelastwo 6 282, maszyny 130.

Prod roślinne: ryż 456, pszenica 2 073, kukurydza 258, żywica i kalafonja 103, oleje 450, garbnik kwebracho 10, bawełna 17.

Prod. zwierzęce: smalec 207, śledzie sol. 1 407, tłuszcze 273, skóry sol. 274, wełna sur. 46, wełna 10.

Wodostany Wisły.

Marzec	25	26	27	28	29	30	31	1
Kraków	−155	−159	−154	−168	−180	−173	— —	—
Zawichost	189	190	187	183	180	177	176	
Warszawa	210	210	210	209	208	204	200	
Płock	226	221	218	215	216	212	213	
Toruń	308	300	292	286	284	284	280	
Fordon	315	301	297	291	288	288	286	
Tczew	358	342	330	318	310	307	305	
Ujście (Schiewenh.)	240	238	238	240	244	238	238	

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
9. 4.	z Le Havre	do Le Havre	10. 4.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
4. 5.	„ „	„ „	5. 5.	„	
	„ „	„ „		„	„
	„ „	„ „		„	„

Miesięcznik ilustrowany „MORZE“

Organ Ligi Morskiej i Rzecznej.

Pismo poświęcone propagandzie morza i dróg wodnych w Polsce.

Każdy uświadomiony obywatel Rzeczypospolitej przegląda i czytuje „MORZE“.

Łącznie z „Żeglarzem Polskim“ kosztuje tylko **zł 12 rocznie, zł 6 półrocznie.**

Zamawiać można przez administrację „Żeglarza Polskiego“ w Tczewie lub bezpośrednio w admin. **„Morza“ — Warszawa**, Elektoralna 2.

„Morze“ bez „Żeglarza Polskiego“: **rocznie 8 złotych, półrocznie 4 złote.**

Administracja „Żeglarza Polskiego“

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski, Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . . . 1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 78,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,50 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1925. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . . . 12,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.50 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8.00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . 4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . . 4,90 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . 8,70 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . 11,00 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . . 6,50 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

ALMANACH Żeglarza Polskiego

1927/28

ukaże się w tych dniach (całkowicie nowe opracowanie naszej książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami węzłów morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:
Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Higjena okrętowa. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Spis firm, interesujących żeglarzy morskich, rzecznych i sportowców, i t. d.

— **Cena 4 zł.** —

Wysyła wydawnictwo

„Żeglarza Polskiego“
TCZEW, ulica Hallera 17.
Konto P. K. O. 170 044.

Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 naszego pisma cena 2,50 zł.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.